



Bollettino n.43 novembre 2020

Seguici



I.R.

Partner



Il tuo partner per un trasporto sostenibile

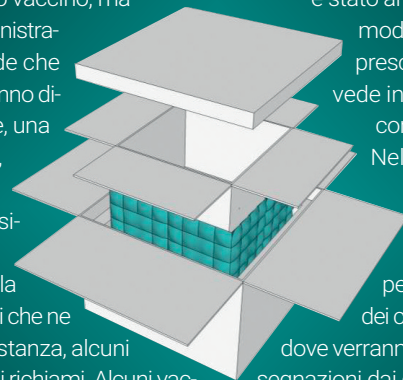


Veicoli Commerciali



DUE MODELLI PER LA LOGISTICA DEL VACCINO COVID

Il rinnovato assalto della Covid-19 rende più urgente la disponibilità di un vaccino. Si va così incontro a due problemi: la disponibilità di vaccini sicuri e prodotti in quantità, e la capacità di somministrarli alle persone in tempi rapidi. Infine, la logistica è decisiva affinché l'immunizzazione della popolazione possa procedere in modo efficace. Per provare a prevedere come sarà quest'ultima, occorre tenere presente che non ci sarà un solo vaccino, ma diversi, e che verranno somministrati in parallelo. Oggi si prevede che per i primi mesi del 2021 saranno disponibili, in quantità variabile, una mezza dozzina di vaccini, ognuno con caratteristiche farmacologiche e chimico-fisiche diverse. Ci saranno vaccini che richiederanno una sola somministrazione iniziale, altri che ne richiederanno due a breve distanza, alcuni che prevederanno una serie di richiami. Alcuni vaccini (i primi disponibili, peraltro) dovranno essere stoccati e trasportati a basse temperature (tra meno 60 e meno 20 secondo il tipo), altri potranno viaggiare appena sopra lo zero (tra più due e più otto), come gli attuali antinfluenzali. Già questi due fattori dettano l'ordine di grandezza e la tipologia di logistica. Saranno due i modelli generali utilizzati. Il primo suppone di base l'utilizzo dell'attuale infrastruttura logistica del farmaco, che prevede un livello di stoccaggio appena fuori dal perimetro dell'industria farmaceutica (in Italia il soggetto è il



depositario) che rifornirà i distributori di secondo livello cui sarà demandata la distribuzione capillare presso i punti di somministrazione. Come questa catena opererà, se come oggi in modalità pull (ossia a seguito di ordini specifici da parte dei punti di somministrazione o del loro coordinamento), oppure push (spedizioni preprogrammate sia in quantità che in tempo) a conoscenza di chi scrive non è stato ancora deciso in Italia. Il secondo modello, che per ora sembra quello prescelto per esempio da Pfizer, prevede invece una catena sotto il totale controllo del produttore.

Nella versione Pfizer, dagli stabilimenti produttivi usciranno grosse spedizioni giornaliere (quasi 4 milioni di dosi alla volta per stabilimento) che andranno a dei centri di distribuzione dell'azienda, dove verranno prese in carico secondo le assegnazioni dai grandi corrieri espresso (FedEx, UPS e DHL). I corrieri si occuperanno di tutta la logistica distributiva, fino alla consegna diretta ai punti di somministrazione. Questo modello viene facilitato dal fatto che le spedizioni avverranno usando contenitori refrigerati autonomi dotati di GPS in grado di contenere da 1000 a 5000 dosi e che verranno aperti solo a destinazione. Per ottimizzare le consegne, la società sta sviluppando ora contenitori da 50-100 dosi, per arrivare direttamente anche agli ospedali e agli ambulatori più piccoli senza costringerli a dotarsi di spazi di stoccaggio.

SCADUTA E CONTAMINATA

La polizia di Montichiari ha sequestrato un furgone con a bordo merce scaduta e senza etichetta presso lo svincolo autostradale della A21 nel Comune di Poncarale.



La merce, scaduta da alcuni mesi, era inoltre a contatto con altri materiali: cavi elettrici, tendoni, materiale da fiera. Il furgone era sprovvisto di frigorifero, quindi non adatto al trasporto di alimenti. Il conducente dovrà pagare una sanzione pari a duemila euro.

Con il patrocinio di



Comitato Tecnico Scientifico dell'Osservatorio

Riccardo Accorsi Università Alma Mater Studiorum di Bologna; Luca Bedin Gruppo Volkswagen; Alessandro Calchetti MIT; Gerardo Cardone Futura Servizi Logistici; Pierguido Carmagnani Fedit; Vincenzo Cinelli MIT; Bruno Cortecchi Commissione Onu Unece - European Committee for Standardization; Mihai Radu Daderlat Iveco Mercato Italia; Rodolfo de Dominicis UIRNet; Giuseppina della Pepa Anita; Sergio Dondolini già MIT; Silvio Faggi Fiap; Fausto Fedele MIT; Gianandrea Ferrajoli Federauto; Enrico Finocchi Albo Autotrasportatori; Massimiliano Gazzo Osservatorio DBJWatch; Olga Landolfi TTS Italia; Agostino Macri Unione Consumatori; Antonio Malvestio Freight Leaders Council; Sandro Mantella Lamberet; Riccardo Manzini Università Alma Mater Studiorum di Bologna; Massimo Marciani Fit Consulting - Freight Leaders Council; Fabrizio Ossani Federtrasporti; Giacomo Salvagno TransfrigoRoute Italia; Paolo Uggè Confratrasporto; Fabrizia Vigo ANFIA; Paolo Volta Pagiro.

Del CTS fanno parte anche i componenti del board esecutivo di OITA

Clara Rizzozi Presidente; Lucia Saronni Presidente onorario; Giuseppe Guzzardi Direttore generale; Marco Comelli Segretario generale

Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti



DON'TS

Maxi sequestro nel minimarket di Porta Palazzo, a Torino: pesce tagliato con la sega, ingredienti sconosciuti e cibo preparato nel wc

3°QUADERNO DEL FRIGO



Ecco la nuova copertina del III quaderno frigo, redatto in collaborazione tra la segreteria OITA, lo Studio Comelli e la redazione di Vie&Trasporti. Conterrà i nomi eccellenti della catena del freddo in Italia. La distribuzione è prevista già da dicembre 2020.

TRASPORTO PERICOLOSO



Le Fiamme Gialle di Rovigo hanno sequestrato e distrutto 8 quintali di prodotti alimentari trasportati in violazione alle normative sanitarie, quindi potenzialmente dannose per la salute.

Il sequestro è avvenuto durante un servizio di controllo del territorio lungo la Romea nel comune di Rosolina. A bordo del furgone un cittadino di origine filippina. A seguito dei dovuti accertamenti è emerso che il veicolo è intestato a una società con sede a Senigallia (An), operante nel settore del commercio all'ingrosso di alimentari. Si tratta di prodotti ortofrutticoli freschi e dolci sprovvisi di documentazione commerciale per stabilirne la provenienza. Inoltre, il mezzo non è risultato idoneo a trasporti non essendo refrigerato.

Il trasgressore dovrà pagare una sanzione da 750 ad 4.500 euro.

PENSARE A LUNGO (TERMINE)

Il via libera del Parlamento Europeo all'utilizzo di denominazioni come hamburger e prosciutto per prodotti ultraprocesati a base vegetale ha riportato all'attenzione la crescita di questa categoria di cibo industriale. Oggi il 50% delle calorie assunte in media dalla popolazione americana e del Regno Unito è contenuta in cibo ultraprocesato, ma la tendenza è in crescita impetuosa nel resto d'Europa e anche in Italia. Nel corso degli ultimi 5-7 anni sono cambiati i driver della crescita. Se prima era la mancanza di tempo e il mangiare fuori casa, oggi è paradossalmente la moda/religione VEG a trainare, e in particolare quella versione "mondana" del VEG che punta a sostituire i cibi tradizionali con sucedanei a base vegetale: stesso aspetto, stesso sapore, stesso odore, stessa texture, persino lo stesso comportamento quando cucinati. Insomma dei "fake food". Per ottenere questo, l'industria alimentare deve mettere in campo tutte le tecniche, le tecnologie, gli ingredienti, gli aromi, i coloranti, gli addensanti eccetera a sua disposizione, purché vegetali o minerali. La maggior parte di questi prodotti complessi comporta un vantaggio: sono a lunga conservazione o la loro shelf life non dipende da basse temperature. Fare a meno della catena del freddo è un obiettivo dei produttori alimentari e della distribuzione, perché la logistica è molto più semplice e i mezzi di trasporto costano meno. Il fenomeno del fake food in quanto ultraprocesato va quindi monitorato attentamente ed è già ora un fattore da prendere in conto quando si fanno proiezioni a medio-lungo termine sul futuro della logistica alimentare. Non è detto che il fresco la trionferà.



LOGISTICA ALIMENTARE SU DUE RUOTE

I contenitori Melform, conosciuti in tutto il mondo, rispettano le normative vigenti: sono certificati NF, sicuri per lavorare in ambiente HACCP e certificati ATP per il trasporto su strada delle derrate alimentari deperibili.

Sono ideali al trasporto con biciclette e motocicli, e soprattutto risolvono il problema della logistica nelle aree urbane.

Come? Contribuiscono alla riduzione del traffico, delle emissioni di CO2 e dell'inquinamento, garantendo il mantenimento della catena del freddo. Alcune dei vantaggi: struttura unica in materiale plastico riciclabile, riutilizzabili per i diversi cicli operativi, sostenibili/responsabili (a fine vita possono essere smaltiti dando vita a nuovi prodotti), sicuri (resistenti e facilmente riparabili).

Melform, leader nel settore dei sistemi per il trasporto a temperatura controllata, è un'azienda italiana, specializzata nello studio, realizzazione e produzione di contenitori isotermini e refrigerati per la logistica e un'ampia gamma di vassoi e accessori per il Foodservice e vanta di un reparto R&D altamente qualificato in grado di studiare soluzioni personalizzate per specifiche esigenze di movimentazione, stoccaggio e consegna. I contenitori possono essere personalizzati in colore, forma e dimensione per soddisfare tutti i bisogni del cliente.



oita-italia.com

Contatti stampa Studio Comelli
press@studiocomelli.eu - tel. 02 22228345

Media partner

